POR 2 A 0 VENCIO EL COMBINADO BRASILEÑO A SPORTIVO BARRACAS

SANTA FE

Año XVIII — No. 6969
16 PAGINAS — (2 Secciones)

Santa Fe, Miércoles 9 de Enero de 1929

SANTA FE
Diario de la mañana
Redacción y Administración:
San Martín 2644-48

Proyéctase la creación de una flota para el servicio Santa Fe-Rosario-Buenos Aires

Los menores en las fábricas de vidrio no pueden trabajar menos de ocho horas, según lo expresan técnicamente los patrones y los obreros

Un problema difícil

En el memorial que la cristalería Papini de Rosario ha sometido al examen del superior gobierno de la provincia, se plantea un problema que el legislador no ha estudiado económica y técnicamente, relativo a la jornada legal de los menores y a la prohibición del trabajo nocturno. El legislador parte casi siempre de principios científicos de humanidad, para fundamentar sus leyes, principios generales de carácter inequívoco, pero a los cuales se oponen a las veces las contingencias y hechos de la economía. ¿Quién se atrevería a discutir desde su aspecto trascendental la jornada de seis horas para los menores? Esa jornada es tan humana que no admite discusión, pues lo que con ella se persigue es el mejor desarrollo corporal y mental del adolescente obrero, librándolo de las penurias y de las consecuencias de explotaciones injustas. Pero ahora, industrias como la del vidrio establecidas en la provincia, de naturaleza incipiente, confiesan la imposibilidad de que esa ley rija para ellas como rige y puede regir en fábricas de otra índole. La imposibilidad la comprueban diciendo que puesto que el obrero mayor trabaja ocho horas el obrero menor tiene que trabajar la misma jornada, a menos de establecer dos turnos de cuatro horas para estos pequeños trabajadores, cosa que no lo permiten los rendimientos gananciales de la industria. La primera razón aducida carece de validez, mas no así la segunda en que ya interviene la economía con sus exigencias imperativas.

Doble turno de menores

Para que los menores trabajen de acuerdo a la ley que regla su jornada en seis horas, sería menester que se establecieran dos turnos de cuatro horas cada uno o bien uno de seis y otro de dos. En el primer caso la compensación de la jornada sería la mitad de la fijada actualmente. Vale decir, si trabajando ocho horas el menor gana dos pesos, por ejemplo, trabajando cuatro ganará uno, condición que lo alejaría de ese oficio. Y si trabajando seis horas, gana uno y cincuenta, ¿cuánto podría ganar el menor que sólo trabajara dos horas? La cuestión del salario no sería un factor de tanta monta, si los rendimientos de la cristalería fueran más cuantiosos. Pero no lo son a causa de que las fábricas de vidrio de la provincia tienen que competir con las de Buenos Aires y con las del extranjero, fábricas éstas últimas que se hallan perfectamente adelantadas. De aquí se origina la imposibilidad económica de que hablamos y que testimonian los fabricantes alegando que si se les obliga a cumplir la jornada de los menores y la prohibición del trabajo nocturno, tendrán fatalmente que clausurar sus fábricas. La exactitud del alegato podría muy bien comprobarla el gobierno realizando un estudio económico, viendo cuál es el desenvolvimiento de la industria en este sentido. Así sabría proceder en un problema particular que escapa a los principios generales de la ley.

El trabajo nocturno

El tecnicismo de la industria del vidrio, exige ineludiblemente el trabajo nocturno. Lo exige, en cuanto que los hornos que le dan naturaleza al cristal, han de estar prendidos varias semanas, continuamente, desde que no pueden prenderse de día y apagarse de noche. El combustible de estos hornos es el petróleo y a todas horas ha de haber obreros que los alimenten y los cuiden. No aprovechar de continuo las varias semanas en que los hornos están prendidos, es irrogarse una pérdida que no lo permite la economía de la industria. Esta es otra de las cuestiones que se debaten en el memorial presentado y que obligan a reconocer que tanto la prohibición del trabajo nocturno, como la jornada de los menores reglada por la ley, son factores que de cumplirse obligan al cierre de las fábricas, y con el cierre se mata una industria necesaria y que contribuye a los progresos de la provincia. ¿Conviene que así sea? Indudablemente no. Es preferible, en nuestro concepto, que el gobierno tolere el desarrollo de la industria en las condiciones en que es capaz de hacerlo, hasta que su evolución técnica permita que no se trabaje de noche y hasta que su prosperidad económica consienta que los menores trabajen seis horas con el mismo salario que hoy perciben trabajando ocho. El

NUEVAMENTE FUE DERROTADO SP. BARRACAS

Como los anteriores el match fué presenciado por mucho

PUBLICO

(Austral)

RIO DE JANEIRO, enero 8.— El combinado carioca formado por los club de la Sección Norte del distrito federal venció esta noche al team argentino de Sp. Barracas por dos goals contra cero.

El match se disputó en el estadio del Club Vasco da Gama, y como los anteriores fué presenciado por una gran concurrencia.

A este propósito obedecería el viaje del Administrador de los FF. CC. del Estado a esta capital

El servicio se haría en combinación con trenes oficiales

(Austral)

BUENOS AIRES, enero 8. — En los círculos oficiales asegúrase que la visita del Administrador de los F.F. C.C. del Estado a Santa Fe se vincula a los propósitos de realizar un vasto plan con el objeto de dar un gran impulso al progreso de esa ciudad, para recompensar de esta manera el retiro de las oficinas de dichos ferrocarriles.

El plan que se menciona consistiría en la creación de una flota de grandes barcos que realizarían el servicio combinado con trenes oficiales, transportando cargas desde el puerto de Santa Fe a Rosario y Buenos Aires.

CON TODO EXITO PROSIGUE EL VUELO DEL AVION "PERU"

(Austral)

RIO DE JANEIRO, Enero 8. — Informan de Natal que procedentes de Campo Camasary llegaron a esa ciudad hoy a las 14.45 los aviadores peruanos Martínez Pinillos y Segarra que realizan el raid a través de ambas Américas tripulando el avión "Perú".

Los aviadores se proponen reanudar el vuelo mañana a primera hora, rumbo a Pará.

Después de 150 horas de vuelo aterrizó el "Questión Mark"

(Austral)

LOS ANGELES, Enero 8. — Los pilotos del avión "Questión Mark" que se proponían continuar volando hasta hoy, se vieron obligados a descender ayer a las 14.07 horas a causa de un pequeño desperfecto en los motores, después de haberse mantenido en el aire 150 horas, batiendo con este tiempo todos los records de permanencia.

Se ha comprobado que es de tan poca importancia el desperfecto, que los aviadores se proponen emplear el mismo aparato para realizar un vuelo Rickwoll Field-San Diego.

Los tripulantes del "Questión Mark" fueron muy felicitados por su hazaña.

Se teme que hayan perecido los tripulantes del "Dornier 8"

(Austral)

MADRID, Enero 8. — En los centros oficiales no se tiene aún ninguna noticia acerca del paradero de los aviadores Caula Tauler y Martínez, cuyo avión fué hallado completamente destrozado en la costa africana hace varios días.

Se teme que los infortunados tripulantes del "Dornier 8" hayan perecido; pues la idea de que se hallen cautivos debe ser desechada debido a que las cábilas del litoral donde han caído son civilizadas.

Nuevo subsecretario del M. de Obras Públicas

(Austral)

BUENOS AIRES, enero 8 — El presidente de la República firmó hoy un decreto por el cual se designa Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas al señor Enrique Zuleta.

La ordenanza referente a la importación de vinos

BUENOS AIRES, enero 8. — El intendente municipal, Dr. Cantilo, por medio de un decreto ha promulgado la ordenanza relacionada con la importación de vinos, recienemente sancionada por el Concejo Deliberante.

Dictóse un reglamento para las denuncias de los vistas de Aduana

(Austral)

BUENOS AIRES, enero 8. — El Administrador General de Aduana, dictó hoy una resolución reglametando los trámites a que deberán ajustarse en lo sucesivo los vistas de aduana para formular denuncias de infracciones, etc.

Aceptóse la renuncia del Sr. Julio César Urien

(Austral)

BUENOS AIRES, enero 8 — Ha sido aceptada la renuncia del Director de Economía Rural y Estadística Sr. Julio César Urien.

La catástrofe del dirigible "Italia"

Lundborg que rescatara a Nóbile de entre los hielos, prestará declaración ante la C. Investigadora

ROMA, Enero 8. — Se encuentra en esta capital el célebre aviador Einor Lundborg quien como se recordará rescató al general Nóbile de entre los hielos cuando la catástrofe del "Italia".

Lundborg prestará declaración ante la Comisión investigadora del desastre de la expedición Nóbile al Polo Norte.

Los Ministros de Hacienda y de O. Públicas, visitaron el puerto de la C. Federal

(Austral)

BUENOS AIRES, enero 8 — Acompañados por el Administrador de la Aduana, los Ministros de Hacienda y de Obras Públicas efectuaron hoy una detenida jira por el Puerto de esta capital a fin de interiorizarse de las necesidades del mismo y de la forma

EL ADMINISTRADOR DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO, Sr. CLAPS, PASO AYER POR ESTA EN JIRA DE INSPECCION

Se le ha presentado la oportunidad a los comerciantes de la plaza de hablarle de viva voz al administrador de los Ferrocarriles del Estado del traslado de la gerencia a la metrópoli. Habrá sido una queja sin mayor importancia de eco. El señor Claps, administrador aludido, ha de haber prestado atención por cortesía, por buenos modales, pero encogiéndose de hombros como expresando: ¿Qué puedo yo hacerle? Y efectivamente, nada puede hacerle. La política que tiende contra viento y marea a que la alta burocracia ferroviaria se halle concentrada en Buenos Aires, viene de más arriba. Se murmura de que el presidente de la República, doctor Irigoyen, prometió el inmediato traslado de la gerencia, en un momento de agitación proselitista, cumpliendo su palabra al pie de la letra. Tal vez no se fijara entonces de que no ya la gerencia, sino la administración general de los Ferrocarriles debe estar en Santa Fe, punto donde terminan las líneas. En realidad, tarda mucho en apreciarse el hecho de que Santa Fe es el centro económico del país, tardanza que perjudica sobremanera a Santa Fe y al país.

El doctor Irigoyen no es de los gobernantes que aspiran a la descongestión de la metrópoli, lo que va en detrimento de los progresos de la economía. Con la burocracia ferroviaria en Santa Fe, su sede natural, una vasta rama de la administración pública se desprendería de aquel centro, orientando la distribución de fuerzas hacia los puntos más sensibles de la República. Pero no se quiere esto. Santa Fe progresa prodigiosamente como población del interior, aunque no tanto como se lo permite su geografía, debido a la pertinacia de no concederle lo que por derecho legítimo le corresponde: la instalación administrativa de los Ferrocarriles del Estado. No se trata ya de un desconocimiento de la realidad, sino de un capricho, de una política sin asidero, sin causa alguna que la justifique. Cuando se regatean tales cosas tan al alcance de los gobiernos, es que no importa la prosperidad del interior, sino de la metrópoli, como si la metrópoli necesitara de auxilios extraños para su evolución descomunal.

El administrador de los ferrocarriles, hombre sensato, ha de comprender las poderosas razones que le asisten al comercio santafecino al protestar por el traslado de la gerencia ferroviaria, pero encogiéndose de hombros, como hemos dicho, ha de haber insinuado que la cuestión

DE AYER A HOY

EN NUESTRA CAPITAL habría sido descubierto, en los últimos días, un pequeño contrabando de piedras preciosas.

Salvo mayores datos el importe total de las piedras introducidas clandestinamente, ascendería a cien mil pesos más o menos...

El descubrimiento ha producido la consiguiente sensación en esta ciudad de Garay, donde los mayores contrabandos han consistido en la introducción de algunas cajas de cigarros, más o menos ordinarios. Pero si bien se mira no es motivo de inquietudes la reciente constatación efectuada por nuestras autoridades.

Cien mil pesos, en materia de piedras preciosas, puede ser el valor de una sola.

* * *

EL CINE HA INFLUIDO poderosamente en la magnificencia que el público atribuye a los contrabandistas.

Basta oir hablar, en efecto, de un caso de ese género de burla a la ley, para que nos imaginemos un convoy, marchando en la noche por sendas desconocidas y guiado por una banda de forajidos armados hasta los dientes, dispuestos a sostener campales batallas y a consumar cualquier acto de bandolerismo.

Todo lo contrario de lo que habitualmente sucede, especialmente si se trata de contrabando como el que nos ocupa.

Un ruso inofensivo que camina tranquilamente por las calles más concurridas, puede llevar un millón de pesos en piedras preciosas, introducidas clandestinamente ocultas en el taco hueco de su gastado botín.

* * *

EL INESPERADO FALLECIMIENTO de Tex Rickard, ha dejado acéfala la dirección de la gran empresa de Madison Square Garden y un verdadero problema para los 600 millonarios interesados en ella, cual es la de designar sustituto del extinto.

A este respecto la prensa norteamericana teje los más diversos comentarios, llegando hasta decir que no será posible hallar quien sea capaz de dirigir la empresa con tanto acierto y hasta que: "con Rickard ha pasado la edad de oro del box".

Las miradas, sin embargo, comienzan a concentrarse en una de las más grandes figuras del deporte de masas.

* * *

JACK DEMPSEY SERIA esa figura. La opinión general le habría consagrado ya como el más digno sustituto de su amigo y promotor, cifrando en él muchas esperanzas.

La elección no podría ser más acertada Dempsey ha sido el campeón más popular del mundo, y aunque perdió el cetro, conserva su excepcional difusión. Puede ser el continuador de Rickard en la obra de propulsión del box.

* * *

LA ARTISTA ARGENTINA Marta de la Vega participó recientemente en un festival celebrado en el palacio real de España.

Al terminar el acto, según lo informa el cable, recibió de la Reina Victoria, como obsequio, una pulsera de oro y platino y una corona de brillantes.

Con este presente la cantante argentina se habría dado por satisfecha y pensaría ya en su pronto regreso a Buenos Aires. Verdad que vale la pena ir a cantar a palacio.

* * *

A CONSECUENCIA de una nefritis ha dejado de existir el Cardenal Tosi, Arzobispo de Milán.

El fatal desenlace habría afectado profundamente al Sumo Pontífice, complicando a la vez, un problema que debe resolver con premura.

El deceso del Cardenal Tosi, en efecto, deja una vacante más en el Sacro Colegio, colocando en evidente inferioridad a los cardenales nativos, los cuales suman 29 contra 33 extranjeros.

Como consecuencia de esa situación S.S. habría pensado en la solución inmediata del problema, restableciendo la mayoría italiana.

Los capelos los otorgaría a determinados amigos personales.

Como se ve, en el Vaticano se hacen cosas muy semejantes a éstas que hacen nuestros gobernadores de provincias cuando no cuentan con mayoría en las cámaras y es necesario llenar vacantes.

* * *

DOS EMPLEADOS DE policía de la Capital Federal han sido exonerados de sus puestos, con prohibición de reingresar, a raíz de haberse comprobado que recibían dinero de cierto tenebroso a cambio de hacer "la vista gorda".

La investigación estuvo a cargo de Santiago, quien aconsejó el temperamento adoptado.

El hilo se corta siempre por lo más delgado.

* * *

LA CAMARA DE COMERCIO de Nueva York ha hecho saber que en el transcurso del año 1928 fueron registrados veinticinco millones de automóviles en Estados Unidos, y añade que el 78 o/o de los autos del mundo se hallan en aquel país.

Estadísticas anteriormente conocidas daban un auto por cada cinco habitantes en la tierra del Tío Sam. Esto quiere decir que en E. U. cada habitante tiene un asiento en el automóvil, sólo que por cada cinco de

Movimiento habido durante el año 1928 en el puerto Rosario

BUQUES ENTRADOS. — CARGAMENTO. — LA EXPORTACION HA SIDO CONSIDERABLE. — PUERTO DE INMIGRACION

Rosario, enero 8 — La importancia del puerto del Rosario es cada día superior. No en balde está catalogado como el primero dentro del renglón de exportador de granos, de Sud América.

Obras valiosas se realizan en su vasta zona, lo que evidencia, simplemente, la inversión de grandes capitales, por parte de prestigiosas firmas que tienen en él instalados galpones y elevadores.

El puerto del Rosario, oficialmente ha sido declarado de inmigración, y no tardará el día en que vengan directamente del extranjero, buques conduciendo elementos de lucha, ávidos de trabajo y conquista. Por lo pronto, como informó oportunamente SANTA FE, una compañía italiana de vapores, hace correr una línea directa entre Génova y Rosario, conduciendo, los buques, carga y pasajeros.

Es regularmente activo el movimiento que ha registrado el puerto durante el año 1928.

El intercambio comercial de esta plaza con Norte América y Europa, es de capital importancia, si bien es cierto, que se ha restringido un tanto, el envío de cereales y carnes para Estados Unidos. Empero, Inglaterra, Holanda y Alemania, han acusado un margen valioso sobre los años anteriores como compradores de nuestros productos.

También hemos remitido grandes partidas de azúcar a Inglaterra y a otros puntos, tanino, huesos, cueros, fierro viejo, y productos elaborados en el frigorífico Swift.

Para el Brasil se envió harina.

La importación habida es enorme. Ahora, introducimos hasta la piedra para pavimentar las calles. Al efecto, entraron durante el año, varios buques procedentes de Suecia y Noruega.

Una prueba evidente de la importancia del puerto del Rosario, nos la da, el movimiento de buques registrado en 1928.

Según los datos estadísticos que esta tarde hemos obtenido en la mesa de Entradas Marítimas de la Aduana, entraron en total, 3269 buques con 5.010.322 toneladas de registro.

Del exterior llegaron: vapores cargados, 535 con 1.507.191 toneladas; en lastre, 361 con 1.035.027; en tránsito, 5 con 6.372.

Del interior: cargados, 1.367 con 531.959; en lastre, 469 con 891.685; en tránsito, 658 con 911.994.

En cuanto a los veleros, entraron: cargados, 522 con 107.365 toneladas; en lastre, 154 con 23.006; en tránsito, 13 con 2.571.

Por mes, hubo el siguiente movimiento de buques:

Enero, vapores 347 con 325.135 toneladas; veleros 58 con 11.944; Febrero, 303 vapores con 482.505; veleros 51 con 9077; Marzo, vapores 279 con 261.357, veleros 35 con 8.493; Abril, vapores 305 con 432.474, veleros 68 con 12.064; Mayo, vapores 291 con 420.251, veleros 57 con 11.741; Junio, vapores 336 con 476.421, veleros 77 con 16.279; Julio, vapores 273 con 328.087, veleros 41 con 8.302; Agosto, vapores 306 con 460.128, veleros 46 con 9.904; Septiembre, vapores 289 con 322.171, veleros 16 con 9.960; Setiembre, vapores 289 con 372.171, veleros 50 con 10.760; Octubre, vapores 299 con 374.526, veleros 57 con 9.361; Noviembre, vapores 275 con 350.452, veleros 67 con 14.864; Diciembre, vapores 282 con 358.087, veleros 34 con 10.175.

Durante el año, entraron numerosos buques con nafta y petróleo para la Anglo Mexican Petroleum Ltda., West India Oil C. Ltda. y para los Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Asimismo, llegaron vapores de ultramar con enormes cargamentos de arpillera. Ha habido veces, que cada buque conducía partidas de dicha mercadería, por más de dos millones de pesos.

En resumen, en el año fenecido se ha registrado enorme movimiento en el puerto Rosario.

DE AYER A HOY

LA ANECDOTA DE HOY

La policía rusa tenía orden de detener a todo el que se acercase a hablar al zar en la calle. Un día, pasando éste por la perspectiva Newsky, vió al célebre tenor Lablache, de quien era gran admirador, y le hizo seña para que se le acercase. Estuvo hablando pocos minutos con él, y poco después Lablache era detenido y encarcelado. Por la noche, la función de la ópera no podía comenzar porque faltaba el tenor.

—No puede ser que esté enfermo — decía el zar, — porque estuvo hablando con él esta tarde.

Sabida la causa, fué puesto en libertad, y terminada la función, el rey le llamó al palco y le ofreció un regalo.

—No se moleste, majestad — contestó el tenor. — Me basta con que, cuando me vea por la calle, haga como que no me conoce.

* * *

CANTARES

No esperes que una mudanza
me dé la tranquilidad;
que amo en ti más la esperanza
que en otras la realidad.
Está tu imagen, que admiro,
tan pegada a mi deseo,
que si al espejo me miro,
en vez de verme, te veo.
Cuantos te han tratado y tratan,
en tu amor aprender suelen,
todos, las penas que duelen;
yo, los dolores que matan.
Las malas son esas penas
que, sin matar, nos maltratan;
las que de un golpe nos matan,
¡esas sí que son las buenas!

Ramón de CAMPOAMOR

EL ADMINISTRADOR DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO, INGENIERO CLAPS ESTUVO AYER EN ESTA CAPITAL

Visitó las dependencias del puerto, interesándose por su movimiento

CON UNA COMISION DE LA BOLSA DE COMERCIO. — LOS TALLERES DE LAGUNA PAIVA

En un tren especial llegó ayer a las 7 de la mañana el Administrador General de los Ferrocarriles del Estado, ingeniero Manuel J. Claps, acompañado de los señores José María Tiscornia funcionario adscripto a la administración, ingeniero principal González Boxe, Inspector de Tráfico, señor Romero. Fué recibido por el superintendente señor Casimiro Pérez.

Llegado a Santa Fe, el señor Claps mostró interés en visitar detenidamente la zona portuaria a fin de conocer su capacidad. Así se hizo. El administrador recorrió todo el puerto, deteniéndose a hablar con el Director del mismo quien le dió datos y antecedentes sobre el actual movimiento de entradas y salidas de vapores. La visita a la zona indicada se prolongó durante varias horas al cabo de las cuales el funcionario dispuso una visita a Colastiné. Deseaba conocer esa localidad donde en una época, lejana ya, el embarque de cereales era de suma importancia.

LA AMPLIACION DEL PUERTO

De buena fuente sabemos que el señor Administrador se mostró interesado en conocer todo lo que al puerto de Santa Fe se relaciona. Su ampliación, opinó, es algo urgente. Se enteró de que en los momentos no hay lugar para nada, de que existen cientos y cientos de vagones esperando turno para entrar a nuestra estación fluvial. Se le dijo que el Ferrocarril Central Argentino ha dispuesto no entrar más vagones mientras no se logre descongestionar el puerto, y, en fin, se le suministraron amplios detalles del momento por que cruza nuestro puerto. De todo hizo tomar nota expresando que todo merece un urgente estudio.

EN LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Recorrió detenidamente todas las oficinas de los Ferrocarriles del Estado. Recogió datos y antecedentes acerca de su actual movimiento. Prometió introducir algunas mejoras que son necesarias y urgentes. Habló con los jefes de las diversas secciones. Dió el señor Claps muestras de que está bien en el puesto. Estuvo en plena actividad desde que llegó a Santa Fe enterándose de todo. Lo que más le preocupa, como ya dejamos dicho, es la ampliación del puerto. Lo cree algo urgentísimo.

CONFERENCIO CON UNA COMISION DE LA BOLSA DE COMERCIO

Una Comisión de la Bolsa de Comercio concurrió a la Estación de los Ferrocarriles del Estado, celebrando una larga conferencia con el Administrador de los citados Ferrocarriles. Los miembros de la Bolsa formularon peticiones relacionadas con nuestro puerto y otras que resultarán beneficiosas para Santa Fe.

LOS TALLERES DE LOS FERROCARRILES

Ha manifestado el ingeniero Claps su propósito de colocar a los talleres de los ferrocarriles en el verdadero lugar que les corresponde. Se introducirán diversas mejoras en los talleres de Laguna Paiva y San Cristóbal. Así lo ha manifestado.

PARTIO A LAS 13 HORAS

En el tren especial partió el ingeniero Claps y sus acompañantes. Se detuvo el convoy en Laguna Paiva descendiendo el nombrado funcionario quien obtuvo diversos datos de los talleres y de la estación.

Sigue viaje a La Para y Dean Funes. En cada estación el señor Administrador descendió a fin de constatar el estado de la estación, su importancia, su movimiento. Desde Dean Funes seguirá viaje más al oeste. No se sabe si regresará a la Capital Federal desde Córdoba o pasará por nuestra capital. De este viaje del señor Administrador se espera mucho de beneficio para Santa Fe.

Partió anoche para Rosario un delegado del Departamento del Trabajo para intervenir en el conflicto tranviario

Por vía del F. C. Santa Fe, partió anoche para la ciudad de Rosario el señor Luis De Filippo, delegado del Departamento Provincial del Trabajo, para intervenir en el conflicto que actualmente sostienen los obreros tranviarios.

El señor De Filippo lleva la misión de tratar de cerca el movimiento con el objeto de presentar luego unas bases de arreglo.

La intervención del Departamento del Trabajo puede ser en los momentos actuales de gran importancia para la solución del conflicto que tiene miras de prolongarse por tiempo indefinido.

Por la Subprefectura Marítima

Accidente

El 7 del actual a las 21.20 horas, el obrero Emilio González, sufrió un accidente mientras trabajaba en el molino Marconetti a consecuencia del cual sufrió desgarramientos en la piel de la mano derecha.

Averías

La lancha nacional "203 A M.O.P." sufrió una avería a consecuencia de una mala maniobra del remolcador "Meteoro". Se instruye el correspondiente sumario.

Vapores entrados

Ayer entraron al puerto de esta capital los vapores, sueco "Storwick" y alemán "Sachsenwald".

Salió para Rosario el "Dimitris".

El funcionamiento de los Juzgados de Paz

INFORME ELEVADO POR EL INSPECTOR AL MINISTRO DE GOBIERNO

El inspector de Juzgados de Paz, don José Ghio, ha presentado al Ministerio de Gobierno un extenso informe que se relaciona con el funcionamiento de los juzgados de Paz en la campaña. Hace atinadas consideraciones exponiendo las medidas que corresponden adoptar. Solicita la creación de puestos de oficiales de justicia para los siguientes juzgados: Reconquista, Ceres, Rufino y Venado Tuerto.

Además pide la creación de secretarías para los juzgados de Paz de Villa Elisa, departamento San Jerónimo, Herellia y San Cristóbal. En el informe habla de algunos juzgados de Paz que no llenan ninguna función prometiendo elevar los antecedentes necesarios al Ministerio para que se pronuncie acerca de si corresponde o no la supresión.

LA ACTITUD CRITICA EN LA PINTURA DEL SIGLO XX

Todo el desconcierto que se observa actualmente en el espectador que se enfrenta con un cuadro de los últimos tiempos nos lleva al intento de buscar en el espectador el motivo de su asombro. Parece natural que lo primero que debemos inquirir del espectador asombrado es su actitud visual con relación al cuadro. Y entonces podemos escuchar de boca de este espectador: "que lo que le asombra y desconcierta es el apartamiento del lienzo pintado de la visión externa, natural". O sea, que para esta clase de espectadores el sentimiento que despierta la obra pictórica se halla en relación con un sentimiento de vida de realidad.

Frente a estos espectadores de gestos alborotados existe un grupo, una minoría, que contempla la producción artística, la obra pictórica, como producción artística, como obra pictórica. Esto es, que ante el cuadro solo sienten la emoción plástica, un sentimiento de la obra por la obra, sin relacionarla para nada con el mundo circundante, sin encontrar motivos de emoción artística en lo que no esté directamente ligado a la obra misma.

Conviene, pues, delimitar las posiciones del espectador para una mejor orientación de la actitud crítica en la pintura nueva.

Examinando la pintura de la segunda mitad del Siglo XIX, nos encontramos que en todo ese período de tiempo los pintores producen sus obras para esa primera gran masa de espectadores. La pintura se complacía en una reproducción de la Naturaleza, y todos los cuadros eran ventanas donde se asomaba la realidad. Fué la época en que la pintura estaba perdida entre la incultura popular, porque olvidaba sus verdaderos fines de selección. Todo el arte languidecía entonces estrangulado a manos de su pobreza, de su misma negación artística. Para los pintores de ese tiempo, Arte y Realidad era una misma cosa.

Pero este concepto de identidad entre Naturaleza y Arte no podía persistir mucho tiempo más. Había que llevar a la pintura algo que no fuera propiamente representación. Había que dotar al lienzo de algún valor propio, de algún elemento suyo. Y en los últimos años del siglo se levanta contra toda la pobreza anterior el grito de los impresionistas. Con el movimiento impresionista es cuando la pintura empieza a tomar valores pictóricos. Los pintores de esta escuela no van a la Naturaleza en intento de representación material. La corporeidad del objeto se pierde entre la exaltación luminosa y colorística, y los cuadros adquieren entonces la posesión plena del color y de la luz. La pintura se convierte en una relación de tonos y matices, y la Naturaleza se diluye en esta musicalidad cromática.

Con el impresionismo empiezan también los primeros gestos de alboroto de la gran masa espectadora. El cuadro-vidriera iniciaba su desaparición, y el espectador se encontraba en una situación, y el espectador se encontraba en una situación visual que le iba apartando de la obra.

Pronto se vió que el impresionismo no había resuelto el completo equilibrio técnico del cuadro. La forma, que había sido olvidada, casi excluída totalmente por los impresionistas, clamaba por una vuelta a sus dominios. — Toda la historia de la pintura se halla reducida a una lucha de predominio entre color y forma. El ajuste de los dos elementos, la construcción ordenada de masas, líneas y colores, será el equilibrio formal del cuadro, y su ordenación el oficio del pintor.—

Los pintores que siguieron al impresionismo hubieron de notar la falta de uno de los elementos de composición. Y es entonces cuando aparece en la historia de las artes plásticas el movimiento de mayor trascendencia en toda la evolución de la pintura moderna: el cubismo, que no es sino una reacción técnica contra el colorismo como único medio impresionista.

Es con el cubismo cuando se llega al casi completo alejamiento de la Naturaleza en el arte. No al alejamiento total, porque los primeros cubistas tomaron la realidad como punto de arranque para sus intentos. Pero para ellos la realidad no era más que la disculpa, el punto de apoyo para una creación. La realidad no interesaba como realidad exterior, sino como vehículo para trasladarse a la realidad plástica. El mundo exterior, lo creado, no ha de satisfacer a un espíritu artístico, a un afán de creación.

Pronto el cubismo sintió la necesidad de un completo apartamiento con lo externo. La realidad llegó a estorbarles, porque toda relación que la obra pudiera tener con lo de fuera sería un motivo de distracción para el observador, que se perdería en lo anecdótico, en perjuicio de lo constructivo. Y es aquí cuando el cubismo entra de lleno en la abstracción. Construye sus cuadros con sentido arquitectónico. Y como en la arquitectura, que es un arte no representativo, un arte que no imita [illegible], quisieron hacer de la pintura [illegible] Realidad obra artística por una combinación de formas y de color en un sentido plástico y abstracto.

Así fué evolucionando la pintura desde su servilismo de copia natural del siglo XIX hasta ese noble intento de una pintura para que los cubistas trajeron como una nueva religiosidad. El intento fervoroso de pura exaltación del arte, que los cubistas quisieron llevar, no dió su fruto de triunfo. Habían olvidado, en su noble fervor, que la abstracción y el único empleo lineal y colorista les tenía que llevar a un extremo de coincidencia con la técnica ornamental. Y una sencilla ornamentación resulta muy poco en su amplio concepto de pintura como arte mayor.

Pero mientras la pintura había ido evolucionando de esta forma el concepto crítico del espectador, de la gran masa espectadora, seguía en la actitud visual del siglo último. Quedaba el procedimiento crítico, como obligado, igual en su misma situación de antes, y como la evolución de la pintura no llevó consigo el paralelo de la pintura no llevó consigo el paralelo de la evolución visual del espectador, este quedó ante la obra de nuestro siglo como [illegible]

ción que busca. Pongo hoy, ante el cuadro, no hay que ir a buscar la conjunción de Naturaleza y arte como representación de realidad, sino una representación de realidad plástica.

Todos estos conceptos de posición crítica no han de ser tenidos en cuenta para el cubismo solamente; son extensivos para toda la pintura que ha tenido su desarrollo tras ese movimiento, y que de él partieron en busca de un nuevo clasicismo. Los diferentes nombres de "Futurismo", "Expresionismo", "Constructivismo", etc., son denominaciones de partidos que, con ligeras diferencias, coinciden en su espíritu, en su tendencia formal. El nuevo clasicismo ha de volver a la naturaleza para que le sirva de apoyo en la creación. Pero huyendo siempre del intento de representar. La pintura no podrá jamás volver a servir para menesteres de parecido. Aunque tampoco pueda escaparse del todo a un contacto exterior. Porque, a lo mejor, cuanto más intentemos huir de la naturaleza, tal vez nos vayamos adentrando más en ella.

Ernesto Pestaña NOBREGA